



GIORNALE POLITICO QUOTIDIANO

ABBOZZAZIONE — Città d'Adda: Anno Liro 5 — Sessante Lire 8 — Trisette Lire 4 — A. 4
 medesimo Anno 18 — S. 9 — F. 4 — 5 — Provincia e Regione Anno 20 — S. 10 — L. 3
 — Per gli Stati dell'anno e si aggiunge la maggior spesa postale. Un numero 20.

INSEGNANTI — Articolati confidanti un corpo del giornale Cost. 40 — per linea. Annulli in terra
 di guerra Cost. 55 — per linea. Annulli in terra di guerra Cost. 55 — per linea. Annulli in terra
 DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE, Via Giorgio Lioni N. 24 — Tel. 1. restituiscono i manoscritti.

La discussione alla Camera

Interessi provinciali

Il Ponte a Chiatte sul Po

La Rassegna trova la necessità di tornare su questo tema pensando che fino a ieri i fatti erano stati presentati ventisette ordini del giorno, i quali importavano circa trent'anni di discorsi, compresi quelli degli onorevoli relatori e ministri. E si aggiravano tutti sulle generali, non ostando che ieri, così per modo di dire, la discussione fosse dichiarata chiusa. Che significa, che la discussione vera del progetto di legge e dei contratti ferroviari non potrà cominciare che dopo le vacanze natalizie, cioè nel gennaio, e sarà fortuna se saremo a capo di questa impresa con la fine di febbraio.

Non ripartiremo ai lettori la noia di aver sotto l'occhio dell'ordine del giorno, e noteremo soltanto che la loro molteplicità rivela innanzi tutto il disordine dell'Opposizione o il propositum di essa. E che, per non la lingua. Imprecabile, a rigore, essendo l'on. Baccarini l'uomo di Opposizione più competente in materia, aveva potuto bastare la mozione Baccarini. Ma no: vi è una mozione Savignetti, una mozione Simonelli, una mozione Branca, una mozione Sorrentino, una mozione Seimstodt, una mozione Miceli, una mozione Savignetti. Tutte nella sostanza non mirano che ad uno scopo: il rigetto delle Convenzioni. Si distingue solamente la mozione Crispi, che proclama che ogni giorno pare e semplice a tutti le altre. E l'on. Crispi è anch'egli uno dei capi dell'Opposizione; ma ha avuto il senso della realtà e della convenienza, che i suoi colleghi mostrano di non avere.

Naturalmente, poiché con gli ordini del giorno non si fa che ripetere la discussione generale, la Maggioranza ha dovuto mettere in fila gli oratori suoi e le sue mozioni, per combattere quelli degli avversari. E perciò abbiamo gli ordini del giorno Colaianni, Lacava, Peruzzi, Pozzolini, Vacchelli, Salario, ecc., tutti per l'approvazione. E per accrescere, non sappiamo se lo splendore della tribuna italiana o la perdita del tempo, l'estrema Sinistra ha tre diversi ordini del giorno suoi, due o quattro se si dà la Maggioranza di Destra rimasta fedele al concetto dell'esercizio di Stato.

Per quando si sia lasciato sfogare tutta questa diana di parole, l'Opposizione incolperà il Ministero della sterilità delle sessioni parlamentari, e l'on. Zanardelli deplicherà che la Italia dei senatori medesima abbia accostumato, viziato, lungamente. Intanto progetti gravissimi di riforme economiche, sociali, amministrative, militari, scolastiche ecc. rimangono nel nulla e la Pentarchia continuerà a dire che essa soltanto è interprete e custode degli alti interessi del paese, e che il governo con la Maggioranza si trasforma o tradisce.

Non diciamo altro, conclude la Rassegna, nella speranza che nasca il pensiero di correggere con l'ordine del giorno le funzioni parlamentari; e la correzione non potrebbe venire che da un compromesso fra il presidente del Consiglio, capo della Maggioranza, e i capi più autorevoli dell'Opposizione.

Se lo spendere una parola a favore del pubblico bene è sempre cosa ottima, io confido nel caso concreto di non riescir discaro agli abitanti delle due Province di Ferrara e Rovigo se mi decido a rompere una lastra anche sulle economie di questo reputato Parodi; affine sia una buona volta risolta una questione al cui equità e giustizia reclamano sollecito ed energico provvedimento.

Il tema che non agli buoni volere imprendo a svolgere è di vero interesse generale, giacché più è mantenuto il tasso di pedaggio del Ponte a Chiatte sul Po fra Pontelagoscuro e S. M. Maddalena viemaggiore è danneggiato ed offeso nei suoi diritti il cittadino che deve sobbarcarsi ad una spesa di transito ormai ingiusta e che molte e valide ragioni ne esigono la abolizione.

E tempo adducendo che le Onorevoli Rappresentanze della Provincia di Rovigo e Ferrara si diano serio pensiero per la abolizione della tassa, e non ondeggino più oltre fra incertezze e dilazioni poco giustificate: ispirandosi al concetto di compiere un atto di civiltà e di giustizia, e non devengano finalmente al saggio deliberato di sottrarre gli abitanti tutti di queste due Province dall'odioso balzello.

Per rendere ancor più manifesta la mia opinione ed in quel modo le due Province faranno interessate in questo affare — un po' di storia non sarà superflua a chiarire esplicitamente la cosa.

Nel 1869 con Reg. 2 Marzo le Province di Ferrara e Rovigo fecero acquisto dal Comune di Onobiochello, che alla sua volta ne era divenuto possessore per compra fattane dal Governo Nazionale nell'anno 1867, la prima abitudine di 2/3 terzi del valore e del secondo per un terzo.

Col possesso del Ponte le Province interessate acquistarono il diritto di pedaggio e tassa di navigazione già promissoria ed ognuna godendo l'utile di diritto.

Il pedaggio e la tassa di navigazione come dice anche il Resoconto morale del Comune di Onobiochello, non fu giocoforza conservarsi per la critica situazione finanziaria delle due Province di Ferrara e Rovigo.

Ma se, sebbene lo stesso Resoconto dichiarasse che la tassa non ha per scopo di creare al due Stati morali un lucro, «ma soltanto una buona parte di cui si è servita per la restituzione nei soli della Provincia di Ferrara di sopprimere totale barriera finanziaria, e sarebbe già stata soppressa se non fosse intervenuta la forza dei convenimenti, e se non fossero conformi quelli della Provincia di Ferrara».

«affidarsi non rimane più che allo stato di pedaggio desiderato che conti di non questo passo resterebbe interamente insoddisfatto.

Si può dire che la Provincia di Ferrara si mantenga la tassa, e che questa onaglie per sopprimere il pedaggio in discorso, ma all'evidenza non si può pure deve anche una grande parte di cui si è servita per la restituzione nei soli della Provincia di Ferrara che tale onore se un posto «che serve a congiungimento dei due tronchi di strada provinciale che si tronchi capo una Pontelagoscuro

«in territorio di Ferrara, l'altro a S. M. Maddalena in Poestine» offende il diritto del cittadino e porta ingiuria agli Stati morali viventi.

Non è certo mio intendimento formulare accusa verso la Rappresentanza Provinciale di Rovigo cui anzi molto fior di dubbio che avrà fatto, come asseriva, il proprio dovere, sebbene in questa vertenza le sia mancato il voto favorevole dei banchi e pratici italiani. Ma solo verso lo scetticismo di veder abolito un balzello e resa la dovuta giustizia a chi oltremodo a baco diritto recrimina in proposito.

Se, come dice saggiamente il Resoconto morale della Deputazione Provinciale di Rovigo, la tassa di pedaggio intralza il regolare svolgimento del Commercio e dell'industria ed offende il progresso dei tempi odierni; perchè, ottenuto l'affrancamento della spesa per l'acquisto di questo Ponte, comunque le due Province, non emerso la reclamata soppressione quando è loro compito di incoraggiare e favorire l'industria e commercio, attente prime del comune benessere.

E io, che non sono teologo, non le stesse rappresentanze volere incassare di più del valore d'acquisto in atto anche alla Legge, quale tassativamente stabilito che introduce le semplici spese per la costruzione ed acquisto dell'essere totalmente soppresso il diritto di pedaggio... Perchè, quando le stesse non teologo, non le stesse rappresentanze volere incassare di più del valore d'acquisto in atto anche alla Legge, quale tassativamente stabilito che introduce le semplici spese per la costruzione ed acquisto dell'essere totalmente soppresso il diritto di pedaggio... Perchè, quando le stesse non teologo, non le stesse rappresentanze volere incassare di più del valore d'acquisto in atto anche alla Legge, quale tassativamente stabilito che introduce le semplici spese per la costruzione ed acquisto dell'essere totalmente soppresso il diritto di pedaggio...

«comprende il suo valore e ragione la somma incassata dalle due Province di italiane L. 150,000 circa sono largamente rappresentate anche le spese stesse, ed il più ovvio calcolo dimostra ad esuberanza la positività di questo asserito... Il Ponte a Chiatte di primo acquisto costò alle due Province italiane L. 45,815: 69 come risulta dal Registro 2 Marzo 1869 suaccennato. In 15 anni d'esercizio l'oneroso medio fra di L. 10,000 anche che corrispondono alla spesa cifra di italiane L. 150,000 come sopra accennato.

Anche sotto questo riflesso adunque le interessate province debbono riconoscere la loro giusta ragione la reclamata tassa in onaglie ai diritti, alla Legge ed infine ai principi di equità e moralità che hanno per il dovere di sempre osservare e tutelare.

Forse la questione di moralità di primo acquisto pare intempestiva, ma non volendo lasciar incerte intanto al commercio e al pubblico un affare così importante subito ad una franca spiegazione.

Se l'istituto derivato dal Pedaggio non doveva costituire fra le due Province un lucro, e sebbene lo stesso Resoconto morale del Comune di Onobiochello dichiarasse che la tassa non ha per scopo di creare al due Stati morali un lucro, «ma soltanto una buona parte di cui si è servita per la restituzione nei soli della Provincia di Ferrara di sopprimere totale barriera finanziaria, e sarebbe già stata soppressa se non fosse intervenuta la forza dei convenimenti, e se non fossero conformi quelli della Provincia di Ferrara».

«affidarsi non rimane più che allo stato di pedaggio desiderato che conti di non questo passo resterebbe interamente insoddisfatto. Si può dire che la Provincia di Ferrara si mantenga la tassa, e che questa onaglie per sopprimere il pedaggio in discorso, ma all'evidenza non si può pure deve anche una grande parte di cui si è servita per la restituzione nei soli della Provincia di Ferrara che tale onore se un posto «che serve a congiungimento dei due tronchi di strada provinciale che si tronchi capo una Pontelagoscuro

circondante sempre dalla più scrupolosa cautela nella scelta dei dipendenti loro, come difatti non s'ebbe mai a deplorare abusi od irregolarità da legittimo per questo o quel vizio, alcun dubbio — questo è molto importante — ma non toglie però ch'esse domani un impiegato dimentico del proprio dovere danneggiasse la Amministrazione, come ad in quel modo una rappresentanza può giustificare il fatto, se con attribuzione del grave torto di avere agito in tutta alla Legge che consiglia i Corpi morali tutti a ricorrere in dati casi (2) e questo ne è uno — a quelle pratiche che la legge stessa addita?

Espletate in tal modo le mie parole, io sarò bene lieto che il presente articolo serva di efficace stimolo per le due Province ad occuparsi seriamente della questione e definire una volta per sempre questa vertenza che reclama una pronta e radicale soluzione.

Onobiochello 10 Dicembre.

(1) Articolo 38 della Legge sui Lavori Pubblici 20 Marzo 1865.
 (2) Articolo 38 della Legge Comunale e Provinciale 20 Marzo 1865.

SPEDIZIONE AL "CHACO"

(Nota corrispondenza)

Buenos Aires 10 Novembre 1884.

«Il viaggiatore che visita la Repubblica Argentina, rimane sorpreso e rimontato il Rio Paraná, dell'abbandono del quale si è lasciata la sua riva destra».

Da Santa Fe, fluo al confidente del Rio Paraguay (la riva è deserta); e si attribuisce naturalmente l'assenza di popolazione alla insalubrità dell'ultima od alle cattive condizioni del suolo. Però dopo un esame attento si accorge che il clima è ammirabile ed il terreno fertilissimo.

«Ricordo allora che si è visto un grande numero di spagnumi durante il loro lungo soggiorno in questa regione, a raccogliere i quali avevano lasciato le loro case».

«In fine, venendo dal Perù, sono entrati nel cammino di Salta e Tucumán (7) sono avanzati fino a Cordoba ed hanno organizzato il loro dominio nell'interior».

Non essendo marini, non hanno passato senza navigare dei grandi cori d'acqua e si sono fondati soprattutto a riunire con strade i contrabbandi delle Ande.

Si spagnumi che vennero dopo di loro non desiderano che di essere al litorale che non produceva né oro né argento, stabiliti a Montevideo e Buenos Aires, rimontarono il Paraná fino all'estremità del loro dominio, la città dello stesso nome; considerando il Rio come una strada che doveva abbreviare il tragitto dalle mende di Bolivia, spazza di lagune inondate e abilita da orde selvaggio protetto dalle immense foreste vergini. I rari viaggiatori che si erano avventurati

ESTRAZIONE 31 DICEMBRE
